

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

- Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)**
2.1 : Systèmes et programmes de gestion de la sécurité

STRATEGIE EUROPEENNE DE MISE EN OEUVRE D'UNE GESTION DE LA SECURITE PAR LES PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

(Note présentée par les États membres de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne - EUROCONTROL, au nom de ses États membres et de ceux de la CEAC¹)

SOMMAIRE

La présente note décrit le programme coopératif de gestion de la sécurité mené par l'Agence EUROCONTROL, qui, depuis 1995, promeut et développe une approche harmonisée de la gestion de la sécurité des services de navigation aérienne. Elle décrit également la façon dont ce programme de gestion de la sécurité est lié à la réglementation de la sécurité de l'ATM en Europe.

L'approche EUROCONTROL est conforme aux critères imposés par l'OACI pour la mise en œuvre d'une gestion de la sécurité dans les services de la circulation aérienne, précisés à l'Annexe 11 modifiée et dans les PANS-ATM (Doc. 4444).

Cette approche repose sur une politique de sécurité commune (Politique de sécurité du Programme européen de gestion de la circulation aérienne), étayée par des éléments indicatifs. Elle a été mise en œuvre dans le cadre de concepts et systèmes européens multinationaux nouveaux (par ex., RVSM, expansion horizontale du 8,33 kHz) et d'initiatives visant à résoudre les questions de sécurité au niveau européen (par ex., sécurité sur les pistes, sortie de niveau de vol).

Les mesures à prendre par la Conférence sont proposées au paragraphe 3.

* Les versions espagnole, française et russe sont fournies par EUROCONTROL.

¹ Les États membres de la CEAC sont : **Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.**

Les 31 États membres d'EUROCONTROL apparaissent en caractères **gras**.

1. INTRODUCTION

1.1 C'est en 1995 qu'a été lancée la gestion de la sécurité dans le cadre de la prestation de services de navigation aérienne, dans les États membres de la CEAC, avec la première édition de la Politique de sécurité du Programme européen de gestion de la circulation aérienne. Un résultat important de cette initiative EUROCONTROL de gestion de la sécurité est la reconnaissance et l'appréciation du concept par la communauté de gestion de la circulation aérienne (ATM).

1.2 Les avantages qu'apporte, sur le plan de la sécurité, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans l'ATM ont été largement reconnus :

- a) l'OACI a modifié l'Annexe 11 - Services de la circulation aérienne et les PANS-ATM - Procédures pour les services de navigation aérienne - Gestion de la circulation aérienne (Doc. 4444), afin d'exiger la mise en œuvre de la gestion de la sécurité dans les services de la circulation aérienne ;
- b) l'Exigence réglementaire de sécurité EUROCONTROL "Utilisation de systèmes de gestion de la sécurité par les prestataires de services ATM" (ESARR 3) a été émise, rendant obligatoire la mise en œuvre de la gestion de la sécurité par les prestataires de services ATM ;
- c) la Stratégie ATM 2000+ d'EUROCONTROL souligne clairement l'importance croissante et vitale des systèmes de gestion de la sécurité en tant qu'éléments contribuant à l'amélioration nécessaire de la sécurité.

1.3 L'Agence EUROCONTROL a pris un certain nombre de mesures pour que les principes de gestion de la sécurité soient fermement intégrés dans l'ensemble de l'ATM en Europe et au sein de l'Agence elle-même.

1.4 La stratégie d'EUROCONTROL en matière de gestion de la sécurité des services de navigation aérienne s'appuie sur l'approche suivante :

- a) adoption d'un cadre commun pour la définition des systèmes de gestion de la sécurité ;
- b) forte focalisation sur l'amélioration continue des processus de gestion de la sécurité ;
- c) établissement formel de dossiers de sécurité pour les nouveaux concepts et systèmes européens ;
- d) échange de données relatives à la sécurité, en tant que moyen permettant d'identifier les domaines essentiels à risque et de lancer des initiatives d'amélioration de la sécurité ;
- e) coopération à l'échelle du secteur en vue de mettre au point des mesures correctives portant sur les domaines essentiels à risque et de renforcer la sécurité de l'aviation ;
- f) contribution importante à la recherche-développement (R&D) afin d'améliorer les méthodes et outils de gestion de la sécurité.

2. UNE STRATÉGIE EUROPÉENNE EFFICACE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

2.1 Adoption d'un cadre commun pour le système de gestion de la sécurité

2.1.1 La Politique de sécurité EATMP jette les bases d'une approche harmonisée de gestion de la sécurité dans les différentes organisations prestataires de services participant au Programme ATM européen, et en précise les exigences générales.

2.1.2 La Politique de sécurité EATMP répond, au minimum, aux dispositions OACI et aux Exigences réglementaires de sécurité d'EUROCONTROL.

2.1.3 La Politique de sécurité EATMP spécifie :

- a) les moyens qui doivent permettre d'atteindre à des niveaux de sécurité élevés ;
- b) les moyens qui doivent offrir l'assurance que les risques sont gérés ;
- c) les moyens de promotion de la sécurité, qui doivent faire connaître les questions de sécurité afin que soit instaurée, au sein de chaque organisation, une culture de la sécurité dans le travail.

2.1.4 À l'appui du déploiement de cette Politique de sécurité EATMP, l'Agence a élaboré des éléments indicatifs et des programmes de formation en vue de la mise en place d'un système de gestion de la sécurité dans la prestation des services de navigation aérienne.

2.2 Amélioration continue de l'approche de la gestion de la sécurité

2.2.1 La gestion efficace de la sécurité à l'échelle européenne va au-delà de l'élaboration et de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité : les processus de gestion de la sécurité doivent être régulièrement revus et améliorés compte tenu de l'expérience acquise lors de leur application.

2.2.2 Si l'on considère le niveau de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SMS) atteint par tous les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), il existe aujourd'hui une expérience substantielle pour le développement et l'instauration de tels systèmes dans l'ATM. EUROCONTROL s'emploie vigoureusement à développer et promouvoir une approche européenne qui évalue, adopte et optimise les meilleures pratiques déjà mises en œuvre avec succès auprès de certains ANSP, ainsi que dans d'autres secteurs de l'aviation et dans des industries comparables.

2.2.3 L'Équipe de sécurité EATMP a été mise sur pied en 1995 pour fournir aux responsables de la sécurité des ANSP un forum d'échange d'informations et d'expériences. Cette équipe a pour mission de :

- a) promouvoir, développer et entretenir une approche performante en faveur de la gestion de la sécurité ;
- b) faire porter l'attention sur les questions de sécurité et l'amélioration de la sécurité dans l'ensemble de l'Europe.

2.2.4 Cette coopération autour des préoccupations et questions de sécurité à l'échelle paneuropéenne est indispensable pour l'élaboration d'une culture commune de la gestion de la sécurité.

2.3 Création de dossiers de sécurité pour les programmes européens de gestion de la circulation aérienne

2.3.1 Les dossiers de sécurité établissent clairement les responsabilités managériales et réglementaires, et montrent que les risques associés à la sécurité ont été évalués et peuvent être atténués. Des dossiers de sécurité constituent aujourd'hui l'approche standard pour tous les programmes ATM européens.

2.3.2 Une méthodologie a été mise au point pour évaluer les risques inhérents à l'introduction de nouveaux systèmes et à la modification des systèmes existants. Des éléments d'orientation complémentaires ont été élaborés à l'appui d'une approche systématique et structurée de la constitution de dossiers de sécurité.

2.3.3 Par exemple, en coopération avec ses partenaires, l'Agence EUROCONTROL a constitué le dossier de sécurité préalable à la mise en œuvre du RVSM, ainsi que le dossier de sécurité postérieur à cette mise en œuvre, pour apporter la preuve que la mise en œuvre du RVSM en Europe satisfait et continuera de satisfaire aux critères énoncés dans la Politique EUR de sécurité RVSM.

2.3.4 D'autres exemples de dossiers de sécurité se rapportent aux programmes d'expansion horizontale de l'espacement de 8,33 kHz entre canaux, de Système mondial de navigation par satellite, de communications air-sol par liaison de données, de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et Mode-S. Ces analyses progressent en collaboration avec la Commission de réglementation de la sécurité (SRC) d'EUROCONTROL.

2.4 Partage des données relatives à la sécurité

2.4.1 Le partage des informations relatives aux événements liés à la sécurité, et notamment à leurs causes, aux mesures correctives proposées et aux enseignements tirés lors des enquêtes, est considéré comme un moyen extrêmement efficace pour optimiser les performances de l'ATM européen en matière de sécurité.

2.4.2 Le Groupe d'action européen de haut niveau pour la sécurité de l'ATM (AGAS)² préconise notamment l'amélioration du partage des données relatives à la sécurité entre les instances de réglementation, les ANSP, et, le cas échéant, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports.

2.4.3 Le mécanisme d'échange systématique de données relatives à la sécurité se met progressivement en place dans les États membres de la CEAC, avec le soutien de plusieurs ANSP.

2.4.4 Pour assurer la cohérence et la qualité des données ainsi partagées, l'Agence EUROCONTROL soutient la création de mécanismes de notification complets et harmonisés. Une taxonomie commune applicable aux événements liés à la sécurité dans le cadre de l'ATM a notamment été élaborée conjointement par l'Équipe de sécurité EATMP et la SRC. Cette taxonomie est partiellement intégrée dans la nouvelle version du Système de compte rendu d'accident/incident (ADREP) de l'OACI.

2.4.5 On notera par ailleurs que, dans le cadre d'une mesure législative récente, la Communauté européenne demande à ses États membres de mettre en place un système de notification obligatoire des événements dans l'aviation civile, de recueillir, stocker et protéger les données utiles pour la sécurité et de participer à un échange d'informations, comme le prévoit l'Annexe 13. Ce système est étayé par le

² Le rapport sur le Plan d'action stratégique d'EUROCONTROL pour le renforcement de la sécurité en Europe (cf. document distinct) détaille les recommandations du Groupe d'action européen de haut niveau pour la sécurité de l'ATM (AGAS).

développement d'un outil automatisé de mise en œuvre des normes de l'OACI, qui veille à la compatibilité réciproque des mécanismes nationaux de notification et crée un réseau pour l'échange des informations.

2.5 **Coopération autour des problèmes de sécurité recensés au niveau européen**

2.5.1 La coopération est essentielle pour la compréhension et l'élaboration de dispositions homogènes en matière de sécurité dans l'ensemble du système aéronautique. Les interactions de plus en plus complexes entre les environnements à bord et au sol signifient que toutes les parties doivent contribuer à la compréhension et à la résolution des problèmes de sécurité.

2.5.2 L'initiative de sécurité sur les pistes (décrite dans un autre document)³ démontre à quel point une coopération efficace, en l'occurrence entre l'OACI, les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), le Groupe des instances chargées de la réglementation de la sécurité sur les aéroports (GASR) et EUROCONTROL, peut renforcer l'efficacité et la crédibilité d'un groupe de travail et déboucher sur de nouvelles recommandations visant à améliorer la sécurité.

2.5.3 Une initiative similaire a été lancée pour traiter la question des sorties de niveau de vol en Europe. Une équipe de travail à l'échelle du secteur, réunissant des représentants de plusieurs exploitants d'aéronefs et ANSP européens, élabore actuellement des recommandations destinées à réduire le risque de sortie de niveau de vol.

2.6 **Programme de recherche et développement en matière de sécurité à l'appui de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité**

2.6.1 La R&D est considérée comme un facteur majeur contribuant à l'amélioration de l'approche de la gestion de la sécurité.

2.6.2 Le programme de R&D d'EUROCONTROL en matière de sécurité s'articule autour de quatre grands axes :

- a) *suivi des performances en matière de sécurité* - élargir la visibilité sur les niveaux de sécurité réels et promouvoir une culture volontaire de la sécurité ;
- b) *maintien de la résilience* - étudier les incidences sur la sécurité de certains changements apportés actuellement à l'ATM (concept opérationnel, interface homme-machine (HMI), système socio-technique, procédures, etc.) et proposer des lignes directrices visant à préserver la sécurité ;
- c) *anticipation des risques* - rechercher des méthodes permettant d'anticiper les risques essentiels au sein de l'ATM ;
- d) *organisation en faveur de la sécurité* - étudier et améliorer les processus associés à la sécurité et les outils d'appui dans les organisations ATM les plus sûres afin de promouvoir les meilleures pratiques.

³ "Questions de sécurité sur les pistes en Europe - Prévention des incursions sur piste"

3. **MESURES À PRENDRE PAR LA CONFÉRENCE**

3.1 Les membres de la Conférence sont invités à :

- a) recommander le partage des meilleures pratiques en faveur de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité de l'ATM à l'échelon national et international ;
- b) encourager la coopération en faveur de l'amélioration de la sécurité grâce au partage et à la diffusion des enseignements tirés des enquêtes sur les incidents ATM à l'échelon régional et international.

— FIN —